911 SC

La meilleure des Série G ?

- 1981
- 204 CH
- 1 160 KG
- 235 KM/H

***Un peu moins performante que la Carrera 3.2, la SC est aussi beaucoup moins chère tout en étant au moins aussi fiable.
Elle incarne donc aujourd'hui la 911 idéale pour faire ses premiers tours de roues dans l'univers Porsche pour un budget extrêmement raisonnable au vu de la prestation qu'elle délivre. En plus de vous procurer des sensations "authentiques" grâce à son absence totale d'aides à la conduite, ne décotant plus, elle saura également préserver votre "patrimoine"... Attention néanmoins, sa fiabilité hors pair ne veut pas pour autant dire qu'elle est indestructible. Echangées à de nombreuses reprises du fait de leur "petit prix", régulièrement démunies de leur historique d'entretien, parfois même "bricolées", les SC, souvent synonyme de première Porsche n'ont pas toujours été soignées comme elles auraient dû l'être, sans oublier que les premiers modèles sont dorénavant âgés de plus de 30 ans. Autant de raisons d'être extrêmement regardant dans le choix de votre future SC, une 911 par ailleurs particulièrement attachante...***

.Texte Didier Blanc - Photos David Pell



BUDGET : 18 500/20 500€

TOUT CE QU'IL FAUT SAVOIR POUR BIEN ACHETER UNE 911 SC 3.3

PERFORMANCES	
Données Usine	
Vitesse maxi	235 km/h
0 à 100 km/h	6,8 s
Conso mixte	10,4 l/100 km

Dossier Occasion 911 SC

Histoire

LE REBOND

Rendons à César ce qui est à César. La SC est un pivot de l'histoire de la 911 : elle aurait du être la dernière 911 du constructeur comme l'annonce la simplification de la gamme réduite à une seule motorisation, mais c'est aussi celle du renouveau qui donnera naissance à des modèles aussi recherchés que la Carrera 3.2 ou la 993.

mécanique refroidie par air.
Mais il n'est pas question de "saborder" le seul modèle de la gamme tant que les nouveaux modèles prévus pour 1975 (la 924) et 1977 (la 928) n'auront pas pris le relais.
Par ailleurs, le restyling qui vient d'être adopté sous la pression des autorités américaines imposant des pare-chocs capables de résister à des chocs à 15 km/h semble satisfaire la clientèle qui ne boude pas la 911, et ce malgré sa ligne alourdie en raison de la présence de ces pare-chocs à soufflets.

« Pour le millésime 1978, il est prévu de simplifier la gamme 911 avec une seule motorisation atmosphérique et une turbocompressée »

Lorsque Porsche prépare la gamme du millésime 1978 qui sera commercialisée en août 1977, nous sommes en 1974, à un moment où de grandes incertitudes pèsent sur l'automobile, le doublement du prix de l'essence fin 1973 ainsi que l'apparition des premières normes de pollution ayant bouleversé l'univers de l'automobile et remis en cause la course à la puissance et à la cylindrée, surtout sur le marché américain. A cela s'ajoute les premières normes de sécurité qui rajoutent une couche de contraintes supplémentaires au cahier des charges des constructeurs. Autant vous dire que l'univers de la voiture de sport est alors quelque peu ébranlé…
A Stuttgart, la 911, qui vient de fêter son dixième anniversaire, est considérée comme une auto vieillissante et sans avenir, Porsche ne voyant pas comment elle pourra répondre longtemps aux normes de bruit et de pollution avec sa

Le millésime 1978 de la 911 est donc simplifié avec une seule motorisation atmosphérique et une turbocompressée, tandis que la 924 et la 928 encadreront la 911 par le bas et par le haut afin d'offrir un choix plus large tout en évitant le cannibalisme entre modèles : la 924 en entrée de gamme, la 928 pour les amateurs de GT, la 911 pour la clientèle sportive et la Turbo pour les amateurs de sensations fortes et de look "compétition".

Une seule SC

Ce "choc de simplification" s'accompagne également d'une uniformisation de la gamme entre les versions américaines et européennes qui ne possédaient jusque-là ni les mêmes motorisations ni les mêmes dénominations. Jusqu'ici, les Européens avaient droit à une 911 qui développait 165 ch et une Carrera qui en proposait 200 alors que les Américains devaient se contenter d'une 911 S dotée d'un moteur similaire à celui de la 911 européenne, mais équipée d'un système de dépollution.
Une fois ce grand ménage réalisé dans la production, les gamme deviennent plus que lisible : il n'y a plus qu'une seule et même 911 pour tout le monde en 1978, la SC développant 180 ch. Pourquoi SC ? Les avis divergent et l'on aura jamais le fin mot de l'histoire. Pour certains, il s'agit de l'abréviation de 911 Super Carrera alors que pour d'autres, c'est simplement 911 S Carrera en allusion à l'augmentation de puissance des versions S américaines. Dans tous les cas, ce qui est certain, c'est qu'à l'époque Porsche privilégiait le marché US, au point que le constructeur allait en devenir totalement dépendant. Il fallait donc montrer aux Américains que la 911 continuait à progresser, ce qui allait être le cas en terme de puissance pour eux, tout en faisant allusion à la dernière version sportive de la 911 que les States aient connu : la Carrera US 1975 qui ne développait que 175 ch car elle était équipée du moteur de la 911 S européenne…

MOTEUR 6 cylindres à plat en aluminium • **CYLINDRÉE** 2 994 cm3 • **PUISSANCE** 204 ch à 5 900 tr/mn • **COUPLE** 267 Nm à 4 300 tr/mn • **BOÎTE MÉCANIQUE** 5 rapports • **FREINS** 4 disques ventilés • **JANTES** 6j x 15 à l'avant, 7j x 15 à l'arrière • **PNEUS** 185/70 vr 15 à l'avant, 215/60 vr 15 à l'arrière • **POIDS** 1 160 kg **VITESSE MAXI** 235 km/h



Châssis et Equipement

SPARTIATE

Les critères d'hier ne sont plus ceux d'aujourd'hui. Les temps ont changé et les amateurs de voitures de sport n'acceptent dorénavant plus de sacrifier leur confort sur l'autel de la performance pure et dure. A l'époque de la SC, le contexte était tout autre. Pour la majorité des clients, une sportive était une voiture spartiate : le dénuement faisait partie de la sportivité. La SC ne déroge pas à cette religion. Elle ne possède aucune aide, à l'exception de l'assistance au freinage. Et encore faut-il noter qu'à l'époque les puristes ont crié à l'embourgeoisement lorsque cette technologie leur a été proposée au prétexte qu'elle rendait le dosage des freins plus difficile, tout en diminuant les remontées d'informations sur les blocages de roues. Cette position, certes un peu extrême, est révélatrice de l'évolution des mentalités au cours de ces dernières années ou les aides à la conduite et autres "béquilles" électroniques (bien souvent salvatrices) se sont multipliées !

Confort sacrifié

La nouvelle 911 donne donc dans le "minimum syndical", avec des équipements de séries réduits au strict minimum. En plus de l'assistance au freinage déjà citée, il fallait quasiment se suffire des vitres électriques. Tout le reste était en option. Enfin, tout le reste si l'on peut dire car les options proposées se comptaient sur les dix doigts de la main... Dans l'habitacle, on pouvait commander des sièges sport et un garnissage en cuir. Plusieurs modèles d'autoradios étaient proposés, avec ou sans lecteur de cassettes, ainsi que deux haut-parleurs placés sur la plage arrière. Il était également possible d'obtenir des vitres teintées, des rétros électriques, une régulation automatique du chauffage, la climatisation et le régulateur de vitesse (déjà !), mais c'était pratiquement tout côté confort ! On pouvait également opter pour un toit ouvrant électrique, l'essuie-glace arrière ou les lave-phares, point barre : vous nous direz, l'essentiel en quelques sortes…

« Il fallait quasiment se suffire de l'assistance au freinage et des vitres électriques alors que les options de confort se comptaient sur les dix doigts de la main… »

En revanche, côté comportement routier, Porsche était nettement plus généreux proposant ainsi d'équiper la SC d'un autobloquant, de jantes de 16 pouces en alliage, d'amortisseurs sport, d'antibrouillard ou encore d'un ensemble spoiler/aileron similaire à celui de la Turbo, sans oublier la boîte Sportomatic sur commande spéciale, mais ce n'est pas ce que l'on peut considérer comme une option sportive, surtout dans la version 3 vitesses proposée sur la SC ! Côté châssis, en revanche, la SC était équipée d'origine de tout ce qui était nécessaire pour une efficacité routière au dessus de la moyenne à commencer par des pneus larges pour l'époque avec du 185/70 en série ou du 205/55 à l'avant et du 225/50 à l'arrière en option. Les freins faisaient appel à 4 disques ventilés pincés par des étriers à 2 pistons en alu tandis que les suspensions étaient confiées à des barres de torsion (longitudinales à l'avant, transversales à l'arrière) complétées par des barres antiroulis, tant à l'avant qu'à l'arrière. Très peu de voitures à l'époque pouvaient se targuer d'être équipées de trains roulants aussi aboutis sur un modèle de série.

Mécanique
PLUS QU'ÉPROUVÉE !

Après s'être essayé au moteur en alu sur les premières 911, Porsche était ensuite passé au magnésium afin de réduire les masses en porte-à-faux arrière et d'améliorer le comportement routier de la 911. Malheureusement, le remède s'avéra presque pire que le mal avec des blocs moteurs moins résistants et plus sensibles au vieillissement, le magnésium devenant friable avec le temps. En 1975, avec la Turbo, Porsche fut obligé de revenir à l'aluminium afin d'obtenir un bloc moteur capable de résister aux contraintes de la suralimentation. Dès l'année suivante, la Carrera bénéficia elle aussi d'un bloc en alu, à la fois pour simplifier la production, la Turbo et la Carrera possédant la même cylindrée, et pour améliorer la tenue dans le temps des moteurs de la 911.

Grâce à la Turbo

L'évolution de la Turbo qui passa de 3 litres à 3,3 litres eut pour conséquence la modification des cotes internes du moteur afin que celui-ci puisse accueillir un vilebrequin de 74,4 mm de course au lieu des 70,4 mm utilisés depuis la 2.4 lancée en 1972. Celui-ci fut également renforcé par l'adoption de tourillons de plus gros diamètre. Bien que la SC ait conservé la course de 70,4 mm couplée à un alésage de 95 mm (comme tous les 3 litres de la 911 depuis la Carrera 3.0 RS de 1974), elle bénéficia de ce nouveau bloc plus solide ainsi que d'un vilebrequin renforcé similaire à celui de la Turbo dans le but de simplifier et de rationaliser la construction des moteurs.
En dépit de cette évolution de taille, c'est le cas de le dire, le moteur de la SC n'est guère différent de celui de la Carrera 3.0 dont il prend la suite. Il est toujours refroidi par air avec des culasses à 2 soupapes par cylindre commandées par un arbre à cames en tête par rangée de cylindres entraîné par chaîne. En revanche, ces chaînes ne bénéficient toujours pas de tendeurs hydrauliques (ils apparaîtront avec la Carrera 3.2) et il convient de surveiller régulièrement le bon état des tendeurs de chaînes, voire d'installer des tendeurs hydrauliques de Carrera 3.2 si leur remplacement devient nécessaire.
Quant à l'alimentation, elle est confiée à une injection mécanique type K-jetronic qui équipait la majorité des voitures allemandes de l'époque. Celle-ci s'accommode mal aux hauts régimes, ce qui explique que Porsche ait choisi de privilégier le couple sur la SC plutôt que la puissance haut dans les tours.
Initialement fixée à 180 ch, la puissance de la SC passera à 188 ch pour le millésime 1980 grâce à une augmentation du taux de compression, puis à 204 ch un an plus tard, toujours par augmentation du taux de compression. A l'image de tous les moteurs de 911, celui de la SC bénéficie bien entendu d'un graissage par carter sec ce qui permet d'espacer les vidanges tout en préservant la mécanique. Il est accouplé à une boîte à 5 rapports de type 915 qui a été inaugurée avec la 2.4 de 1972. Elle a simplement été renforcée pour résister au couple plus important tandis que les rapports ont été modifiés afin de tenir les régimes de puissance et de couple de la SC. Cette boite de vitesse peut recevoir en option un différentiel autobloquant à 40% très prisé des conducteurs les plus sportifs, notamment ceux qui avaient pour objectif de pratiquer le circuit au volant de leur SC…

« Initialement fixée à 180 ch, la puissance de la SC passera à 188 ch pour le millésime 1980, puis à 204 ch un an plus tard »

LES +
- Cote en légère hausse
- Aucune aide à la conduite
- Entretien peu coûteux
- Plaisir de conduite à l'ancienne

LES –
- Traçabilité difficile à établir
- Aucune aide à la conduite
- Confort spartiate
- Absence de direction assistée

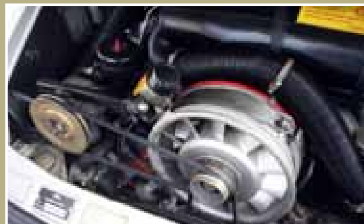
PRATIQUE
L'ENTRETIEN

Le programme de maintenance de la 911 SC est relativement simple et facile à respecter puisqu'il prévoit une simple vidange avec remplacement du filtre à huile tous les ans ou tous les 10 000 km.
Tous les 20 000 km où tous les 2 ans, il faut également régler les culbuteurs, contrôler le serrage des roulements avant et remplacer le liquide de freinage.
Quant au filtre à air, aux bougies et à la courroie d'alternateur, ils sont à remplacer tous les 40 000 km en même temps que la vidange de boîte et le remplacement du filtre à essence.

• *LES POINTS FAIBLES*
Particulièrement robuste, la 91 SC n'a pas véritablement de point faible, mais avec le temps, la corrosion peut occasionner quelques surprises, toute point de rouille commençant à cloquer sous la peinture pouvant dissimuler des dégâts bien plus importants.
Sur le plan mécanique, outre les casses de goujons qui surviennent rarement avant 200 000 km, les retours de flamme peuvent faire exploser la boîte à air. Pour éviter cela, il suffit de monter une valve de décompression ou pop-off valve sous la boîte à air en orientant bien celle-ci vers l'extérieur afin d'évacuer la surpression…

• *AMÉLIORER UNE SC*
La SC a beaucoup couru en rallye à l'époque avec des moteurs avoisinant les 280 ch et des boîtes à rapports courts pour favoriser les accélérations. Ces voitures possédaient bien entendu des suspensions et des freins renforcés.
Il est tout à fait possible de faire évoluer une SC dans ce sens mais il faut savoir que les pièces moteur sont très chères et difficiles à trouver. Il est en revanche plus facile de trouver des pièces châssis comme des amortisseurs renforcés ou des barres de torsion plus grosses pour améliorer la tenue de route.

A SAVOIR Quelques particularités de la 911 SC qu'il est toujours utile de connaître…



COMPRESSEUR
Les SC étaient équipées d'un compresseur qui injectait de l'air frais dans l'échappement pour en diluer les rejets. On peut supprimer cet équipement à condition de boucher les trous correspondant au niveau de l'échappement.



OUTILLAGE
La SC était livrée avec une trousse à outils complète permettant de résoudre la plupart des petits soucis rencontrés sur la route, mais ceux-ci sont tellement rares que la plupart du temps, les outils n'ont jamais servi !



AMORTISSEURS
A l'inverse de ce que l'on pourrait penser, les pare-chocs des SC européennes ne sont pas montés sur amortisseurs mais sur supports rigides : attention donc aux petits chocs qui ne sont absolument pas amortis et se paient "cash" !



RÉTROVISEURS
A l'inverse des vitres électriques, les rétroviseurs électriques étaient des options. Leur réglage s'effectue à l'aide d'un bouton placé sur la porte conducteur tandis qu'un inverseur placé sous la planche de bord permet de passer d'un rétro à l'autre : mieux vaut le savoir faute de le chercher longtemps…



AÉRODYNAMIQUE
Dans le but d'optimiser le comportement routier ou tout simplement l'esthétique de l'auto, on pouvait commander un ensemble aérodynamique comprenant un aileron légèrement différent de celui de la Turbo additionné une lèvre inférieure sur le bouclier avant. Si la lèvre peut être montée sans l'aileron, l'inverse est fortement déconseillé, provoquant le déséquilibre de la 911 et pouvant entraîner un comportement dangereux à haute vitesse.



ANTIBROUILLARD
Normalement, le feu arrière antibrouillard est placé à gauche, à côté de la sortie d'échappement, mais sur cette voiture qui a longtemps roulé en Angleterre, il a été déplacé sur la droite.



ALIGNEMENTS
Si la voiture a souffert d'un accident mal réparé, cela se repère généralement assez facilement grâce à l'alignement du capot avant qui n'est pas régulier.

LES AUTRES VERSIONS
La 911 SC a existé en coupé, Targa et cabriolet.







LES PRINCIPALES OPTIONS DE LA SC

M009	Boîte Sportomatic
M020	Compteur double graduation (km/h et MPH)
M058	Pare-chocs montés sur amortisseurs
M124	Version française
M157	Catalyseur 3 voies
M197	Batterie 88 ampères
M220	Pont autobloquant à 40 %
M261	Rétroviseur électrique droit
M288	Lave phares
M395	Jantes alu forgé 16"
M401	Jantes alu forgé 15"
M403	Série anniversaire
M409	Sièges sport en cuir
M410	Sièges sport tissus ou skaï
M424	Contrôle de température automatique
M425	Essuie-glace arrière
M443	Vitres teintées
M444	Cabriolet
M454	Régulateur de vitesse
M467	Rétroviseur électrique gauche
M473	Aileron arrière et jupe avant
M474	Amortisseurs sport
M482	Eclairage compartiment moteur
M494	Haut parleurs arrière
M533	Antivol
M559	Climatisation
M566	Antibrouillards avant
M567	Pare-brise teinté dégradé
M650	Toit ouvrant électrique
M981	Intérieur cuir

Identifier une 911 SC

Le numéro de série qui figure sur la carte grise doit correspondre à celui que l'on retrouve en différents endroits de l'auto et sous le capot avant.
1978 : à partir de 9118300001
(moteur à partir de 6380001)
1979 : à partir de 9119300001
(moteur à partir de 6390001)
1980 : à partir de wpozzz91zas130001
(moteur à partir de 6300001)
1981 : à partir de wpozzz91zbs100001
(moteur à partir de 6310001)
1982 : à partir de wpozzz91zcs100001
(moteur à partir de 63c0001)
1983 : à partir de wpozzz91zds100001
(moteur à partir de 63d0001)


Le numéro de série frappé sur le châssis est visible derrière le réservoir


La plaque d'identification constructeur se situe sur la gauche du coffre avant, à côté de l'étiquette avec le code couleur

Fiche technique

Moteur	Type 930.10 6 cylindres à plat en alu 2 arbres à cames en tête Entraînés par chaîne 2 soupapes par cylindre Graissage par carter sec Refroidissement par air
Cylindrée	2 994 cm3
Al. x course	95 mm x 70,4 mm
Taux de comp.	9,8:1
Puissance	204 ch à 5 900 tr/mn
Couple	267 Nm à 4 300 tr/mn
Alimentation	Injection Bosch K-jectronic
Transmission	Boîte 5 rapports type 915.62
Train avant	McPherson triangulé
Train arrière	Bras semi-tirés
Freins	4 disques ventilés 282,5x20,5 mm à l'avant 290x20 mm à l'arrière Etriers à 2 pistons en alu avec assistance
Jantes	6j x 15 à l'avant 7j x 15 à l'arrière
Pneus	185/70 vr 15 à l'avant 215/60 vr 15 à l'arrière
Dim. (L x l x h)	4 291 x 1 652 x 1 320 mm
Voies Av / Ar	1 369 / 1 3790 mm
Empattement	2 272 mm
Réservoir	80 l
Coffre	190 l
Cx	0,40
Poids	1 160 kg
Poids/puiss.	5,69 kg/ch
Prix neuf (1982)	28 475 € hors options

Essai

À APPRIVOISER

La SC et sa ligne intemporelle vous feraient presque oublier que cette Porsche file sur ses… 35 ans. Le simple fait d'ouvrir ses portes vous rappel à la réalité du temps qui passe, la SC ne disposant ni de télécommande à distance ni de verrouillage centralisé. Et il en va de même au moment de s'installer à bord avec un siège conducteur uniquement réglable en profondeur et en inclinaison… et manuellement bien entendu ! Ceci dit et même si le volant n'est pas réglable, il n'est pas difficile de trouver une bonne position de conduite. Première bonne surprise, les rétroviseurs sont à réglage électrique, mais le "non initié" cherchera longtemps l'inverseur permettant de basculer la manette de réglage d'un rétroviseur à l'autre : elle est dissimulée sous la planche de bord, sans la moindre indication.

Du muscle !

Bien que le moteur réponde au quart de tour dans sa sonorité caractéristique, l'embrayage semble être grippé tant il faut appuyer fort sur la pédale pour l'actionner. Mais il n'en est rien. La SC est tout simplement équipée d'un embrayage "à l'ancienne", commandé par câble, donc sans la moindre assistance. Si la pédale est difficile à enfoncer par rapport aux voitures modernes, elle est aussi difficile à relâcher en douceur pour doser le démarrage. C'est plus une question d'habitude qu'autre chose car au bout de quelques kilomètres, on n'y pense plus du tout sauf quand des courbatures dans les muscles des jambes vous rappellent à l'ordre au réveil le lendemain d'un long périple : si si, c'est du vécu ! La commande de boîte est tout aussi déroutante avec un débattement nettement plus important que les boîtes modernes, mais son guidage est tout à fait correct et l'on s'y habitue finalement encore plus vite que pour l'embrayage. Avec les pneus avant de 205/55 montés sur les jantes de 16 pouces disponibles en option, la direction de la SC est aussi ferme que l'embrayage, tout au moins à l'arrêt. Heureusement, dès que l'on roule, elle s'allège et sa fermeté se transforme même en atout pour le conducteur sportif qui sent ainsi parfaitement où il place ses roues avant. Si le moteur de la SC n'est pas très puissant par rapport à nos critères actuels, l'auto n'est pas non plus très lourde, toujours selon ces mêmes critères. Elle ne pèse que 1 160 kg, ce qui lui permet d'afficher un rapport poids/puissance de 5,69 kg/ch amplement suffisant afin d'être en harmonie avec le potentiel de son châssis.

> « L'auto s'apprécie avant tout sur les moyens régimes où le souffle de son moteur semble alors inépuisable grâce à son "gros" couple »

Cette génération de 911 ne se distingue pas vraiment par ses montées en régime que les amateurs d'injection mécanique jugeront un peu laborieuses, d'autant que le régime de puissance est situé à moins de 6 000 tr/mn. Ses reprises sont en revanche plus que convaincantes grâce à son couple de 267 Nm à 4 300 tr/mn. L'auto s'apprécie donc plus sur les moyens régimes où le souffle de son moteur semble alors inépuisable… C'est donc sur les petites routes que l'agilité et les reprises de la SC font merveille, mais comme avec toutes les 911, il faut en connaître le mode d'emploi pour en tirer profit. En effet, en raison de son moteur en porte-à-faux arrière, le train avant de la 911 est peu chargé ce qui favorise le sous-virage si on n'arrive pas sur les courbes en chargeant le train avant grâce à un freinage relativement puissant qu'il faut conserver jusqu'au point de corde en relâchant doucement la pression afin d'aider les roues avant à faire tourner la voiture. Les roues avant étant alors bien chargées, la 911 accepte sans problème de s'inscrire dans le virage. Il faut alors relâcher progressivement les freins pour remettre de la charge sur l'arrière afin d'éviter l'effet "sac à dos" et que le poids du moteur n'entraîne l'arrière vers l'extérieur dans un survirage spectaculaire.

Le point de vue du propriétaire

JEAN SÉBASTIEN

Cela va faire déjà 2 ans que je me passionne réellement pour la marque Porsche, une passion qui vient de mon père. Cette 911 SC est déjà ma troisième Porsche. J'ai eu tout d'abord une 993 Cabriolet que j'ai d'ailleurs achetée suite à un reportage dans vos pages.
Après un an, j'ai eu envie de changer tout en restant sur la génération 993. J'étais à la recherche d'une 993 Carrera 4S quand on m'a proposé une 993 Turbo pour un prix similaire. C'est réellement une voiture fantastique. Ce qui est le plus impressionnant dans la 993 Turbo, c'est sa modernité (et bien sur son efficacité) tout en gardant le plaisir d'une ancienne.
Puis comme d'habitude, j'ai eu cette envie de changer de nouveau. Une question s'est alors posée. Allais-je j'évoluer vers une Porsche moderne comme la 997 Turbo ? Mais un essai m'en a rapidement détourné. Je n'ai pas eu ce plaisir de conduite que je peux avoir avec ma 993 Turbo, la 997 se rapprochant finalement trop de ma voiture du quotidien, la puissance en plus naturellement ! Je me suis alors orienté vers un véhicule plus ancien, toujours une 911 naturellement. Je me suis donc mis en quête d'une 3.2 ou d'une SC. Je suis alors tombé sur cette SC chez SpeedStar. Dès sa découverte en photo, c'était celle que je voulais tant elle symbolisait bien l'esprit 911. Et en plus, par chance, la présence d'un aileron et sa couleur sont en clin d'œil à ma 993 Turbo. Cela va maintenant faire un mois que j'en suis l'heureux propriétaire et je suis impressionné par son efficacité. Elle reste très polyvalente dans une région comme la Marne où je réside. Contrairement à la 993 Turbo, on peut s'en servir tous les jours sans mettre en péril son permis de conduire…

LA COTE RS MAGAZINE DE LA 911 SC

La cote complète ainsi que le descriptif des différents états figure en page 109.

	Millésime	Hors normes	Excellent	Bon	Passable
911 SC 3.0	1978/80	30 000 €	18 500 €	12 000 €	6/10 000 €
	1981/83	32 000 €	20 500 €	13 000 €	7/11 000 €

La 911 SC à la loupe



COFFRE

Le coffre de la SC a été très légèrement est réduit par rapport aux générations précédentes en raison de la présence de l'assistance de freinage, mais sa contenance reste tout à fait correct par rapport aux générations suivantes d'autant que tous les accessoires (cric, triangle, trousse à outils, etc.) trouvent place sous la moquette à côté de la roue de secours.

VOLANT

Alors que les premières SC étaient livrées avec un volant à 4 branches, Elles ont rapidement reçu ce volant à 3 branches doté d'un épais rembourrage central dissimulant le klaxon.

SIÈGES

Le cuir était une option tout comme les sièges sport. Les sièges étaient uniquement réglables en longueur et en inclinaison pour le dossier, le tout à l'aide de commandes exclusivement manuelles. Plusieurs types de tissus étaient proposés, en particulier le "Pasha, le "Tennis" et le "Berbère" qui équipe cette auto.

TOIT OUVRANT

Proposé en option, il est toujours à commande électrique. Si les patins et les rails ne sont pas régulièrement graissés, il peut se mettre en travers, se bloquer ou mal se fermer et laisser passer l'eau.

ESSUIE-GLACE ARRIÈRE

Le mécanisme placé sur le capot arrière nécessite de relever le bras avant d'ouvrir le capot sous peine d'endommager le balais, le bras, la peinture, les biellettes, etc.

PLACES ARRIÈRE

Quelle que soit la génération de 911, les places arrière sont immanquablement réservées aux enfants, aux bagages ou aux courts trajets, et encore, à condition de ne pas être trop grand !



JANTES

Les jantes ATS de 15 pouces de diamètre faisaient partie de la dotation d'origine, mais les incontournables Fuchs étaient disponibles en option, en 15 et 16 pouces de diamètre. Dans ce dernier cas, comme sur cet exemplaire, elles étaient équipées de pneus de 205/55 à l'avant et 225/50 à l'arrière pour une largeur de 6 et 7 pouces.

FIABILITÉ

Un des secrets de la fiabilité de la SC est le faible régime maxi de son moteur dont la puissance culmine à 5 900 tr/mn. Inutile de tirer les régimes d'autant que le moteur de la SC s'apprécie plus sur ses reprises à moyens régimes.

VERROUILLAGE

Il n'existe pas de verrouillage centralisé ou de télécommande sur les SC. Tout se fait à la clé et à la main, à l'ancienne quoi…

BUTOIRS

S'ils sont peu discrets, les énormes butoirs arrière en caoutchouc protègent efficacement les boucliers et la carrosserie de la voiture des petits chocs urbains.



DURÉE DE VIE

Les panneaux de portes de la SC se retrouvent pratiquement inchangés sur les Carrera 3.2 et même les 964 comme quoi, quand une pièce est bien conçue, elle dure longtemps, surtout sur la 911 !



CONCLUSION

A NE PAS OUBLIER…

Bien qu'elle ait été quelque peu éclipsée par la Carrera 3.2, plus moderne est plus puissante, la SC a fait preuve d'une fiabilité exemplaire. C'est une des valeurs sûres du marché d'occasion de la famille des Youngtimers. Elle s'avère extrêmement homogène, associant fiabilité et performances à une cote qui progresse tranquillement. Au point que dorénavant, certains préfèrent jeter leur dévolu sur une SC irréprochable que sur une Carrera 3.2 "douteuse" : et ils ont bien raison. Reste que dénicher des voitures de cet âge en parfait état et à l'historique limpide devient de plus en plus difficile, mais rassurez-vous, c'est encore possible, nous en croisons beaucoup !

Autre point fort de la SC, son coût d'entretien qui se résume à des vidanges et à des consommables tant sa mécanique est simple et robuste. A condition toutefois que la règle d'or d'un entretien scrupuleux ait été respectée, tout comme le temps de chauffe nécessaire du moteur avant de "taper" dans l'auto. Soyez également vigilant à l'état de la carrosserie car si la SC possède la réputation d'être insensible à la corrosion grâce au traitement à base de zinc qu'elle recevait lors de sa construction, au bout de 30 ans, celui-ci peut montrer quelques signes de faiblesse tout à fait compréhensibles. Et puis dites-vous bien que par les temps qui courent, vous aurez mieux fait d'investir dans une belle SC que de laisser vos économies à la banque : non seulement c'est un placement sûr, mais elles fructifieront bien mieux. Alors pourquoi résister plus longtemps ?